

Opvattingen van het college of burgemeester ex. artikel 33 Reglement van Orde. De griffie zorgt voor verspreiding. Beantwoording volgt zo snel mogelijk en in ieder geval binnen 4 weken.

**Naam en fractie:** Max de Goede, PLEK  
**Datum indiening:** 11-5-2023  
**Datum antwoord:** 24-5-2023  
**Onderwerp:** PLEK schriftelijke vragen Emmalocaties

### Inleiding

Tijdens de Politieke avond hadden we niet genoeg tijd voor onze vragen.

### **Vraag 1**

Bij de huidige stikstofdepositie mag het bouwproject niet doorgaan. Dit is met name bij gebruik van fossiele bouwmachines. Tegenwoordig zijn daar nieuwe technische oplossingen voor. Op internet staat: "[naam bedrijf] is in staat om machines met de allerhoogste vermogensbehoefte, zoals heimachines, hijskranen en betonpompen, te elektrificeren."

Indien bij de realisatie geëist wordt dat heimachines, hijskranen en betonpompen uitstootvrij dienen te zijn, dan geeft dat een grote uitstootreductie tegenover de huidige planning. Alleen al hijskranen (NO<sub>x</sub> 21,1 kg/j NH<sub>3</sub> 10,4 g/j) scheelt meer dan een vijfde van de totale uitstoot van de mobiele werktuigen (NO<sub>x</sub> 108,1 kg/j NH<sub>3</sub> 48,0 g/j).

Van welke bouwmachines eisen gemeenten met uitstootvrije zones dat zij uitstootvrij zijn?

Van welke bouwmachines is de wethouder bereid om te eisen dat ze uitstootvrij zijn om daarmee realisatie van het project realistischer te maken?

### **Antwoord**

In het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) voor de Emmalocaties zijn geen eisen opgenomen ten aanzien van uitstootvrij materieel. Het SPvE is bedoeld om een ruimtelijk kader te bieden voor toekomstige ontwikkelingen. Het biedt ruimte aan een woningbouwprogramma van een bepaalde omvang en kwaliteit en stelt eisen en ambities aan de inrichting van de openbare ruimte.

Het Projectplan stelt drie afzonderlijke aanbestedingsprocedures voor ten behoeve van de ontwikkeling van drie deellocaties. Ontwikkende partijen worden gevraagd plannen te bedenken die voldoen aan de eisen uit het SPvE en zich te onderscheiden op de ambities uit het SPvE. Hoe beter het plan, hoe groter de kans dat de inschrijvende partij de aanbesteding wint.

Op voorhand is het voor de gemeente niet in te schatten op welke wijze de ontwikkelende partijen denken het beste de Emmalocaties te kunnen ontwikkelen op basis van het SPvE. Dat is nu juist de expertise van deze marktpartijen en er zijn vrijwel altijd meerdere manieren denkbaar waarop goed voldaan kan worden aan het gevraagde in de aanbesteding. Welk materieel de ontwikkelende partijen bij de realisatie van hun plannen nodig hebben is daarvan volledig afhankelijk. Het op voorhand voorschrijven van typen uitstootvrij materieel brengt het risico met zich mee dat de ontwikkelende partijen onnodig in hun mogelijkheden worden beperkt.

Noot: Schriftelijke vragen zijn vragen aan het college, niet aan een/de wethouder.

### **Vraag 2**

Heel goed dat fietsen goede aandacht krijgen bij dit project. Meer fietsen leidt tot minder vervuulende verkeersbewegingen en zijn daarmee een kans om het project uitvoerbaar te maken voor de stikstofnorm. Er staat echter niet dat deelfietsen of fietsen met gezamenlijk eigendom gewenst zijn.

Wat zijn de mogelijkheden om deze te faciliteren met oplaadpunten, stallingen en punten in het tendersysteem?

### **Antwoord**

In het SPvE is onder deelmobiliteit de ambitie "Stimuleren fiets en voetgangers door de openbare ruimte" geformuleerd. Doel van deze ambitie is de openbare ruimte zo in te richten dat het aanzet te voet, met de fiets of met het OV te gaan. Het goed faciliteren van (deel)fietsen is daar een invulling van en is mogelijk. Wanneer een ontwikkelende partij voor deze invulling kiest draagt dat bij aan zijn kans de aanbesteding te winnen. Deelfietsen zijn in het SPvE echter niet als harde eis voorgeschreven, omdat het potentieel ervan vele malen groter is direct bij het nabijgelegen station Naarden-Bussum.

**Vraag 3**

Goed dat buurtontmoetingsplekken benoemd zijn in bij dit project. Als bewoners echter direct in hun eigen auto stappen, dan is er weinig ruimte voor ontmoetingen. Ook is een kaal parkeerterrein geen fijne plek om te verblijven. Hoe kan de gezamenlijke ruimte prettiger gemaakt worden om te verblijven en elkaar te ontmoeten?

De doelgroep zijn ouderen die in de buurt van het station en het centrum willen wonen. De vraag naar ouderenwoningen in de buurt van het station en het centrum is veel groter dan het aanbod. Bij goede (groene) ontmoetingsplekken zijn de woningen in dit project snel gevuld. Welke mogelijkheid ziet de wethouder om meer groene ontmoetingsplekken te creëren in plaats van (een deel van) de parkeerplekken?

**Antwoord**

In het SPvE zijn in paragraaf 2.13 de ambities ten aanzien van sociale inclusiviteit opgenomen. Deze ambities hebben met name betrekking op het speelveld aan de Slochterenlaan. Voor het speelveld en het omliggende groen geldt de aanvullende eis dat bij het ontwerpen ervan kinderen uit de buurt en kinderen van de Koningin Emmaschool worden betrokken, alsmede de omwonenden. Het Projectplan geeft vervolgens aan dat deze fase van het project, omwille van de ruimtelijke samenhang, wordt uitgevoerd nadat de winnende ontwerpen van de uit te geven ontwikkellocaties Slochterenlaan-Noord en Slochterenlaan-Zuid bekend zijn. Samen met de buurt maken we er dan een prettige ruimte van om te verblijven en elkaar te ontmoeten.

Alle ruimte in het plangebied is maar één keer uit te geven. Het SPvE hanteert een bebouwingsdichtheid die aansluit bij de omgeving, een parkeernorm die aansluit op het woningbouwprogramma en reserveert tenminste 2.000 m<sup>2</sup> ten behoeve van een speelveld. Het overige deel is openbare ruimte, waarbij de aandacht uitgaat naar het behoud van bestaande groenstructuren en het voorkomen van versnippering van het groen.

**Vraag 4**

Indien een parkeerplaats op maaiveld resteert, dan is een zonnedak mogelijk (bij afdoende zonopbrengst). Een zonnedak geeft ook de mogelijkheid om auto's duurzaam te laden (en dat ze in de schaduw staan). Er schijnt in de buurt al een pergola te zijn met zonnepanelen, dus het kan esthetisch of onzichtbaar uitgevoerd worden. Dit helpt de mobiliteitsvisie en heeft dus toegevoegde waarde naast de energie-eis van het gebouw. Wat zijn de mogelijkheden om deze te gunnen aan een lokale energiecoöperatie?

Als gunnen aan coöperatie niet kan, Wat zijn dan de mogelijkheden om oplaadpunten op basis van zonne-energie (van solar carport of van panelen op het gewone dak) te faciliteren met punten in het tendersysteem?

**Antwoord**

Het SPvE stelt dat de parkeervoorziening voor Slochterenlaan-Noord maximaal aan het zicht moet worden onttrokken vanaf de openbare weg én de omliggende bebouwing. Dat betekent een hoogwaardige en landschappelijke inpassing, zoals met referenties is weergegeven op pagina 20 van het SPvE. Of een zonnedak binnen deze kaders esthetisch goed of onzichtbaar is uit te voeren binnen deze gestelde eisen is de vraag. Het SPvE stelt geen eisen aan de wijze van exploitatie van zonnedaken.

**Vraag 5**

Met zonnepanelen, dus dakpanelen met zonnecellen erin, kan gezorgd worden voor opwekking van zonne-energie met behoud van het gewenste aanzicht. Ook wordt hierbij voorkomen dat na oplevering de bewoners zonnepanelen plaatsen. Kunnen deze zonnepanelen ook gewaardeerd worden met punten in het tendersysteem?

**Antwoord**

Zonnepanelen, wanneer deze binnen de welstandskaders worden toegepast, worden op twee manieren gewaardeerd in de aanbesteding. Enerzijds als onderdeel van de energieprestatie (EPC) van de bebouwing, anderzijds als onderdeel van de milieuprestatie (MPG) van de bebouwing. Overigens stelt het SPvE de eis dat installaties zoals zonnepanelen uit het zicht worden geplaatst.

In de markt wordt al langer gesproken over zonnepanelen, maar voor zover het college bekend behoeft het concept nog verdere ontwikkeling om een alternatief te vormen voor zonnepanelen.

**Vraag 6**

Met een hoger aantal deelauto's wordt de kans op gebruik groter en wordt het tevens mogelijk om voor de bewoners gezamenlijke deelauto's te hanteren. Met welke reden worden deelauto's beperkt tot 1 per 20 woningen?

**Antwoord**

Het voorgestelde aantal deelauto's is ontleend aan de praktijkervaring van het stedenbouwkundig bureau dat het Ontwikkelteam heeft ondersteund bij het opstellen van het SPvE. Daarnaast is in het SPvE opgenomen dat dit aantal

deelauto's bij succesvol gebruik kan worden uitgebreid. Wij denken dat de vraag ontwikkeld moet worden en vermoeden dat het verhogen van het aanbod – los van de vraag of dit realistisch is voor een ondernemer – niet per se de oplossing is.

**Vraag 7**

De buurtbewoners willen geen parkeren op straat vanuit dit project. Volgens de parkeerverordening is het mogelijk om bewoners van een bepaald project uit te sluiten van bewonersparkeervergunningen. Zeker zo dicht bij het station ligt dit voor de hand. Is de wethouder bereid om een dergelijke uitsluiting af te kondigen zodat omwonenden en potentiële geïnteresseerden duidelijkheid krijgen.

**Antwoord**

Het college heeft - in een pilot traject met vroegtijdige inwonerparticipatie - samen met de buurt de projectopdracht geformuleerd. Hierin staat dat aan het parkeerbeleid van de gemeente dient te worden voldaan, de parkeervraag in hetzelfde plangebied moet worden gerealiseerd en niet mag worden afgewenteld op de omliggende buurt. Dit is een zwaarwegend punt voor de buurt. De gemeenteraad stelde de projectopdracht aldus vast op 7 juli 2021. In het SPvE is aan dit punt invulling gegeven door alle deellocaties te voorzien van een eigen parkeervoorziening (zie de locatie specifieke eisen en bijlage 3.8). Deze voorzieningen zijn niet openbaar en er is dus geen sprake van een parkeerregime van de gemeente. Mocht er, bijvoorbeeld voor de Slochterenlaan-Noord locatie, gekozen worden de parkeerplaatsen toch een openbaar karakter te geven, dan nog gelden de uitgangspunten uit de projectopdracht. Het uitsluiten van de nieuwbouw voor parkeervergunningen zou bovendien het ongewenste effect hebben dat er aan de grens van het vergunninghoudersgebied geparkeerd zal gaan worden. Deze grens is gelegen tussen de Fortlaan en Slochterenlaan locaties.

**Vraag 8**

Er zijn genoeg mensen die hier centraal bij het station willen wonen en geen eigen auto hoeven. Fossiele mobiliteit is de enige bron van uitstoot in de gebruiksfase. In Utrecht wordt een hele wijk gebouwd in principe zonder eigen auto's. Kan het bezit van een eigen auto worden uitgesloten worden om het project uitvoerbaar te maken voor de stikstofnorm?

Hierdoor ontstaat tevens meer ruimte voor groen. Hoeveel worden de bouwkosten voor de waterbergingen hierdoor beperkt?

Als er door uitsluiten van eigen auto's geen parkeergarage nodig is, hoeveel extra woningen kunnen dan gerealiseerd worden?

De parkeerplaats van Slochterenlaan-Noord neemt een erg groot deel van de ruimte in. Hoeveel extra woningen kunnen er opgeleverd worden als er geen eigen auto's worden toegestaan?

Wordt uitstootvrij als eis meegegeven aan deelfervoer? Zo ja, kan de NOx uitstoot met meer uitstootvrij deelfervoer zodanig worden beperkt dat het project uitvoerbaar wordt?

**Antwoord**

Het college is van mening dat particulier autobezit niet kan worden gereguleerd door middel van de ontwikkeling van de Emmalocaties. Het ontmoedigen van autobezit door weinig tot geen parkeerplaatsen te realiseren leidt tot het ongewenste "waterbed" effect, zoals omschreven staat in het antwoord op vraag 7.

Het realiseren van minder parkeerplaatsen heeft overigens geen effect op de hoeveelheid bebouwing die kan worden gerealiseerd. De bebouwingsdichtheid van de Emmalocaties is gerelateerd aan de bebouwingsdichtheid van de directe omgeving. Dit is nader toegelicht in Bijlage 2 van het SPvE.

Uitstootvrij deelfervoer is niet als eis meegegeven, maar draagt wel bij aan een lagere NOx uitstoot ter plaatse. In het kader van de Wet natuurbescherming is het echter van belang dat de effecten van deze maatregel voor onbepaalde tijd vaststaan. Alleen dan kan er sprake zijn van saldering.

**Vraag 9**

Groen fungeert als een filter voor NOx, fijnstof en CO<sub>2</sub>. Kan groen worden meegenomen met het intern salderen?

**Antwoord**

Nee, groen kan niet worden meegenomen met het intern salderen.

**Vraag 10**

Kan gezorgd worden voor minder parkeerplaatsen en meer (recreatief) groen?

**Antwoord**

Het realiseren van minder parkeerplaatsen is in strijd met de projectopdracht, vastgesteld door de gemeenteraad op 7 juli 2021. Zie ook de beantwoording op vraag 7 en 8.

**Vraag 11**

In hoofdstuk 2.6 (Overige locatie specifieke eisen) staan extra parkeerplaatsen benoemd. Zijn deze extra parkeerplaatsen ten koste van groen?

Kunnen deze extra parkeerplaatsen niet weggelaten worden uit het project en pas geagendeerd worden indien er werkelijke problemen ontstaan?

**Antwoord**

De Zwarteweg wordt geher-profileerd tussen de Floralaan en de Fortlaan. Op dit moment kan er aan de zijde van het schoolplein al geparkeerd worden. Het is voor de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid echter wenselijk om dit beter te faciliteren. Ook op basis van de bestaande situatie. Een toekomstige in- en uitrit van de Fortlaan-locatie verslechtert de verkeersveiligheid. Daarom wordt ruimte gereserveerd voor een volwaardige langspaarstrook. De erfgrans komt daarmee verder het terrein op te liggen. Dit gaat mogelijk ten koste van (een deel van) de bestaande heg langs het schoolplein, maar niet ten koste van bestaande bomen.

**Vraag 12**

Kan bij het intern salderen ook worden meegenomen dat buurtgenoten ook gebruik kunnen maken van de deelfietsen en uitstootvrije deellauto's en daarmee hun uitstoot verminderen?

**Antwoord**

Nee, dat is geen mogelijkheid.

**Vraag 13**

De volgende zin staat dubbel: De richtlijn is dat per deellauto er drie parkeerplaatsen minder nodig zijn.

Kan die ontduddeld worden? En eventueel aangevuld worden met de voordelen van deelfietsen?

**Antwoord**

Een (ambtshalve) redactieslag op het SPvE, zonder inhoudelijk wijzigingen aan te brengen, is mogelijk.